

УДК 656.5

А.М.СОСПАТРОВ, А.Г.ТАРНОВЕЦЬКА

*Харківська національна академія міського господарства*

## **ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ПОЛІТИКИ ВИКОНАВЧОГО ОРГАНУ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В СФЕРІ ПАСАЖИРОПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Обґрунтовується застосування в різних задачах єдиної бази – показника транспортної послуги – для формування політики виконавчого органу місцевого самоврядування в сфері пасажиро перевезень.

Формування та реалізація політики виконавчого органу місцевого самоврядування щодо суб'єктів ринку міських пасажиро перевезень повинні базуватися на розумінні тих об'єктивних факторів, які визначають вибір пасажиром того чи іншого виду транспорту серед інших, що рухаються у потрібному напрямку, та підстав призначення ціни [1]. Фундаментальним поняттям у цьому плані є поняття транспортної послуги. Сам тільки факт наявності пасажирів у рухомому складі безвідносно споживчої цінності його перебування в ньому не є визначенням послуги, як такої – очевидно, що для пасажирів перевезення на більшу відстань є більш цінною послугою, ніж перевезення на меншу відстань, так само, як витрата пасажиром на поїздку меншого часу в його очах є більшою послугою, ніж більш тривала поїздка на ту ж відстань, і за наявності альтернатив платоспроможний пасажир свідомо сплачує більшу ціну за більшу швидкість, тобто за більший обсяг транспортних послуг.

Споживча цінність транспортної послуги для пасажирів перш за все пов'язана з витраченим часом, причому, як свідчать результати досліджень Міжнародної Спільноти Суспільного Транспорту (UITP), одна хвилина чекання на зупинці для пасажирів еквівалентна 2,5 хвилинам, проведеним у салоні рухомого складу. З цього природно приходимо до показника споживчої цінності транспортної послуги – до швидкості, з якою пересувався пасажир, що скористався даним маршрутом, на потрібній йому відстані.

За своїм змістом цей показник є певним аналогом відомого поняття кількості руху тіла одиничної маси, отже він відображає кінематичну сутність пасажиро перевезення і цим суттєво відрізняється від змісту показника послуги з перевезення вантажу, у якому поєднуються відстань пересування та маса [2].

Надана  $i$ -му пасажирові транспортна послуга на  $j$ -му маршруті означає факт найняття пасажиром рухомої одиниці суспільного транс-

порту на пересування довжиною  $L_{ij}$ , рахуючи від зупинки, де пасажир увійшов до рухомої одиниці, до виходу протягом часу  $T_{ij}$  з доданим часом  $t_{c,ij}$  чекання на зупинці посадки, тобто надана послуга характеризується комплексним показником:

$$w_{ij} \Rightarrow \frac{60 L_{ij}}{T_{ij} + 2,5 \cdot t_{c,ij}}.$$

Передоплата за надання транспортної послуги не є предметом особистого торгу між наймачем та виконавцем, а відбувається за сталими цінами, які теоретично повинні влаштовувати усіх споживачів і бути вигідними для власника. Загальноприйнятим для визначення ціни за будь-яку послугу є принцип, за яким споживач повинен сплачувати як за сам факт отримання послуги як такої, так і за зміст послуги відповідно до кількісних та якісних складових її споживчої корисності:  $C = C_0 + C_w$ . Оскільки ціна складається з двох частин, то і дохід за перевезення  $M$  пасажирів теж є сумою:  $D = D_0 + D_w$ , отже перевізник має отримати дохід:  $D = M(C_0 + C_w)$ .

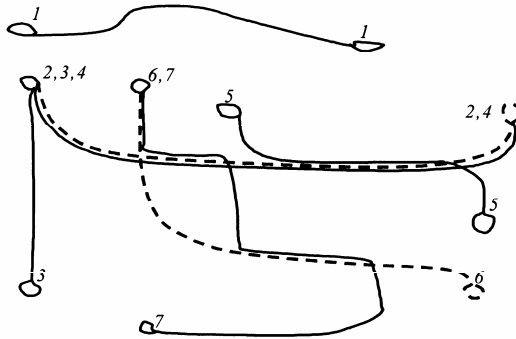
За наявності дублювання маршрутів сплата за сам факт надання транспортної послуги  $C_0$  очевидно має бути однаковою для всіх перевізників, а пасажир має вибрати той вид транспорту, який на даний відстані забезпечить транспортну послугу більшої цінності. Звідси випливає, що на маршруті (чи його частині), де працюють, наприклад, тролейбуси (ТБ) з ціною квитка  $C_{TB} = 0,5$  грн. та маршрутні таксі (МТ) з вартістю проїзду  $C_{MT} = 1,0$  грн. різниця  $C_{MT} - C_{TB} = 0,5$  грн. обумовлена виключно різницею показників  $w_{MT}$  та  $w_{TB}$ .

Розглянемо різні варіанти використання вулично-дорожньої мережі міста маршрутами різних перевізників з точки зору рівності конкурентних умов (рисунок).

Очевидно, що маршрути 1 і 3 є монопольними з тою різницею, що маршрут 3 бере своїх пасажирів з кінцевої станції, яка утримується коштами підприємства муніципальної власності, а маршрут 1 жодним чином не пов'язаний зі спорудами інших маршрутів. На протилежність цьому маршрути 2, 4 співпадають на протязі усього рейсу, і якщо маршрут 2 належить до комунальної власності, то приватний маршрут 4 в повній мірі користується усіма лінійними спорудами комунального підприємства. Маршрути 5, 7, що належать приватним підприємствам, використовують лінійні споруди маршруту 6 частково.

З точки зору формального слідування принципам антимонополь-

ного законодавства маршрути 2, 4 виступають як конкуренти і перевезення пасажирів на цьому напрямі ніяких застережних проти монополізму регуляторних заходів не потребують. З цих же позицій найбільші обмежувачі заходи повинні застосовувати до маршруту 1.



Варіанти спільного використання вулично-дорожньої мережі та лінійних споруд транспортними підприємствами різних форм власності (пунктиром позначені маршрути муніципального транспорту)

Однак при цьому залишається поза увагою наявність економічної (вільне призначення ціни за поїздки і незначна частка пільгового безоплатного контингенту) та інфраструктурної (наявність лінійних споруд, побудованих іншим власником) ренти у маршруту 4 та відсутність принаймні інфраструктурної ренти на маршруті 1. Нерівність умов продажу транспортних послуг двома перевізниками на одному напрямі робить економічно невиправданою конкуренцію між маршрутами 2, 4 та антимонопольні обмеження для маршруту 1, такі, як збільшення плати за ліцензію чи обмеження рентабельності. Очевидно, що наявність позаекономічних умов доступу до ринку пасажироперевезень потребує наукового обґрунтування принципів регуляторної політики в розрізі забезпечення конкуренції.

Оскільки середня довжина поїздки на даному маршруті диктується виключно потребами пасажирів, а рух планується та здійснюється транспортним підприємством, виникає необхідність об'єктивно встановлювати ступінь задоволення потреб пасажирів у перевезеннях, визначати ефективність транспортної роботи, рентабельність того чи іншого маршруту та інші показники економіки перевезень, що необхідно для здійснення міською владою транспортної політики. Дійсно, якщо на даному маршруті середня довжина поїздки завелика, то це спонукує підприємство зменшувати обсяг транспортної

роботи через низьку її ефективність, що в свою чергу призводить до погіршення транспортного обслуговування, і завданням міської влади є створення преференціальних умов саме на цьому маршруті. Навпаки, слід усвідомлювати, що маршрут, на якому середня довжина поїздки невелика і тому ефективність транспортної роботи досить висока, користується своєрідною рентою, якої немає в інших, і економічні вимоги міської влади до цього маршруту мають бути більш жорсткими.

Таким чином, першочерговим завданням створення інформаційної бази показників транспортного обслуговування є визначення обсягів наданих за певний період транспортних послуг, що потребує паспортизації середніх дальностей поїздок по всіх маршрутах.

1.Бурдаков В.Д. Квалиметрия транспортных средств. Методика оценки эффективности использования. – М.: Издательство стандартов, 1990. – 160 с.

2.Шутенко Л.М., Семенов В.Т., Ковалевський Г.В., Тітяев В.І., Карпушин Е.І., Великих О.О., Тимошенко В.М., Ткачов В.О. Концепція комплексного соціально-економічного розвитку м.Харкова до 2010 р. // Коммунальное хозяйство городов: Наук.-техн. сб. Вып. 24. – К.: Техніка, 2000. – С.3-43.

*Отримано 27.02.2006*

УДК 658.08

І.Г.СМИРНОВ, д-р геогр. наук

*Київський національний університет ім. Тараса Шевченка*

## **МІСЬКА ЛОГІСТИКА ТА СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПАРКІВ В УКРАЇНІ**

Розглядаються питання міської логістики в зв'язку з проблемами створення логістичних парків в Україні, враховуючи світовий досвід.

Міська логістика (City Logistics) – один з новітніх напрямів логістики, який активно розвивається за кордоном, але про який ще недостатньо відомо в Україні. Актуальність міської логістики зростає ще більше у зв'язку з проблемами створення логістичних парків в Україні.

Аналіз останніх досліджень та публікацій з даної проблематики показує, що їх явно недостатньо. В основному можна відзначити іншомовні джерела [1, 2], а також розробки автора [3, 4].

Метою нашого дослідження є розкриття сутності та особливості міської логістики у зв'язку з проблемами створення логістичних парків в Україні, враховуючи світовий досвід.

В останні роки логістичні підходи активно використовуються в різноманітних регіональних програмах, серед яких особливе місце займає міська логістика, як науково-практичний напрямок, який має своїм предметом удосконалення транспортно-логістичних схем і маршру-